VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI POLITYKI SPOŁECZNEJ I RODZINY**
(NR 107)
z dnia 25 stycznia 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Polityki Społecznej i Rodziny (nr 107)

25 stycznia 2018 r.

Komisja Polityki Społecznej i Rodziny, obradująca, pod przewodnictwem poseł **Beaty Mazurek (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Mieczysław Łuczak** wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Dorota Habich** p.o. prezesa Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, **Jacek Jóźwik** naczelnik Wydziału Transportu Drogowego w Departamencie Wspierania Polityk Gospodarczych w Ministerstwie Finansów, **Jadwiga Smulko** przewodnicząca Sekcji Krajowej Osób Niepełnosprawnych NSZZ „Solidarność", **Anna Dukat** ekspert Buisness Centre Club oraz **Renata Bardzał** asystentka przewodniczącej Komisji Polityki Społecznej i Rodziny.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Dariusz Lipski**, **Brygida Śliwka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Beata Mazurek (PiS):

Dzień dobry. Otwieram kolejne posiedzenie Komisji Polityki Społecznej i Rodziny. Witam wszystkich państwa parlamentarzystów, zaproszonych gości, przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli, pana wiceprezesa, przedstawiciela Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, Ministerstwa Zdrowia, PFRON.

Nasze dzisiejsze posiedzenie obejmuje jeden punkt – rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu. Czy jest sprzeciw wobec zaproponowanego porządku dziennego posiedzenia. Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja go przyjęła. Ponieważ mamy kworum, przystąpimy do jego realizacji.

Proszę o przedstawienie przez pana wiceprezesa NIK przedmiotowej informacji.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Mieczysław Łuczak:

Bardzo dziękuję. Pani przewodnicząca, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, razem ze mną na posiedzeniu Komisji jest dziś pani dyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Bydgoszczy – pani Barbara Antkiewicz oraz pan Maciej Gajdzik – koordynator i zastępca koordynatora – pan Mateusz Grynicz.

Szanowni państwo, kontrola została podjęta z inicjatywy własnej NIK – dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu. Zakres kontroli obejmował: zaplanowanie i zorganizowanie transportu miejskiego pod kątem potrzeb osób niepełnosprawnych, dostosowanie taboru i przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo, słuchowo, wzrokowo i z innymi obciążeniami, przygotowanie pracowników do wsparcia i pomocy osobom niepełnosprawnym. Cel główny kontroli to ocena dostosowania publicznego transportu zbiorowego, organizowanego na terenie miast na prawach powiatu dla osób niepełnosprawnych. Celem szczegółowym kontroli była ocena zaplanowania i zorganizowania publicznego transportu zbiorowego z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych oraz ocena dostosowania pojazdów komunikacji miejskiej oraz infrastruktury przystankowej dla tychże osób, ocena przeszkolenia pracowników publicznego transportu zbiorowego w zakresie pomocy osobom niepełnosprawnym.

Czas prowadzenia kontroli obejmował od 7 września do 30 listopada 2015 roku, a więc mówimy o kontroli „historycznej". Okres objęty kontrolą obejmował od 1 stycznia 2013 roku do czerwca 2015 roku.

Kogo dotyczyła kontrola i u kogo była prowadzona oraz kto ją prowadził? Kontrolę prowadzono w 10 miastach na prawach powiatu, obejmując nią jednostki pełniące funkcję organizatora publicznego transportu zbiorowego, operatora publicznego transportu zbiorowego oraz zarządu dróg. Jednostki kontrolowane zlokalizowane były na obszarze pięciu województw – dolnośląskiego, kujawsko-pomorskiego, podkarpackiego, podlaskiego i zachodnio-pomorskiego. Kontrolę wykonano przy udziale właściwych terytorialnie delegatur, pod przewodnictwem delegatury w Bydgoszczy.

Wedle danych z Narodowego Spisu Powszechnego w Polsce mieszka około 5 mln osób niepełnosprawnych – to 12% populacji. Niepełnosprawność jest skorelowana z wiekiem i jej prawdopodobieństwo znacząco rośnie po ukończeniu 50 roku życia. Wraz z wiekiem maleje również sprawność ruchowa człowieka. Tendencje demograficzne wskazują na postępujące i nieodwracalne starzenie się polskiego społeczeństwa. Brak dostosowania publicznego transportu zbiorowego do potrzeb osób niepełnosprawnych ogranicza dostęp do świadczeń zdrowotnych, edukacyjnych, kultury, sportu oraz stanowi przeszkodę w znalezieniu zatrudnienia. W efekcie jest to jedna z przyczyn wykluczenia społecznego osób niepełnosprawnych, co przekłada się na większe zapotrzebowanie tych osób w zakresie korzystania z pomocy społecznej.

Likwidowanie barier dla osób niepełnosprawnych ułatwia także korzystanie z infrastruktury osobom starszym, ludziom z małymi dziećmi, dużym bagażem oraz innym, którzy są dotknięci ograniczeniami w swobodnym poruszaniu się. O ocenie stanu faktycznego opowie pani dyrektor. Aby nie potarzać dwa razy tej samej informacji, pani dyrektor przedstawi całość przebiegu kontroli. Prezentacja pokaże państwu jaki jest stan faktyczny tego sportu i przygotowanie do obsługi osób niepełnosprawnych w transporcie miejskim.

Przewodnicząca poseł Beata Mazurek (PiS):

Dobrze. Dziękuję bardzo. Proszę panią dyrektor o zabranie głosu.

Dyrektor Delegatury NIK w Bydgoszczy Barbara Antkiewicz:

Bardzo dziękuję. Panie prezesie, pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, na tym slajdzie przedstawiamy państwu w sposób syntetyczny sformułowaną ocenę ogólną, jaka wynika z tej kontroli. Jak mogą państwo zobaczyć, w żadnym z 10 skontrolowanych miasta dostęp do publicznego transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami nie był zapewniony na takim poziomie, z jakiego korzystają osoby w pełni sprawne. W ostatnich, kontrolowanych latach zauważalna była pewna poprawa, jednakże nieznaczna. We wszystkich skontrolowanych miastach osoby z niepełnosprawnościami napotykały na poważne bariery w dostępie do publicznego transportu. Najistotniejszym problemem powszechnie stwierdzanym w kontrolowanych miastach była zbyt mała liczba kursów pojazdów niskopodłogowych. Stwierdziliśmy, że ta niewielka poprawa, jaka zaszła w kontrolowanych latach wynikała głównie z nierzetelnie prowadzonych analiz i nierzetelnego rozpoznania potrzeb osób niepełnosprawnych, w zakresie przewozu. Nie znajdowały one po prostu odzwierciedlenia w planach transportowych. Przykładowo tylko 4 z 10 skontrolowanych miast konsultowały swoje plany transportowe ze środowiskami osób niepełnosprawnych.

Na kolejnym slajdzie mogą państwo zobaczyć bardzo syntetycznie przedstawione najważniejsze wnioski wynikające z tej kontroli. W lewej kolumnie zawarliśmy wnioski kierowane do jednostek samorządu terytorialnego. Mówimy tu o stałym analizowaniu potrzeb osób niepełnosprawnych, co powinno znaleźć odzwierciedlenie w aktualizowanych planach transportowych. Mówimy o kontynuowaniu działań, które już podjęto, jakie zmierzałyby do zapewnienia pełnej obsługi przez pojazdy niskopodłogowe oraz informacji przewozowej i dotyczącej praw pasażerów, zamieszczaniu jej na stronach internetowych operatorów, podawaniu jej do publicznej wiadomości.

Po prawej stronie ten skrót MIB oznacza ówczesnego ministra infrastruktury i budownictwa, który był właściwym w sprawie. Skierowaliśmy do niego wnioski dotyczące okre-

ślenia dobrych praktyk w zakresie standardów przystanków komunikacyjnych. Miałyby one uwzględniać zasady uniwersalnego ich projektowania, po odpowiednich konsultacjach z e środowiskiem. Po drugie, zaleciliśmy uzupełnienie rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne – takie kwestie jak stosowanie pasów ostrzegawczych oraz ścieżek dotykowych, stosowanie odpowiedniej szerokości trasy wolnej od przeszkód oraz minimalnej szerokości użytkowej peronu. Zaraz będą mogli państwo zobaczyć z czego te wnioski wynikają, w ramach szczegółowych ustaleń kontroli.

Identyfikowaliśmy bariery głównie w czterech obszarach. Uznaliśmy, że stanowią one najważniejsze przeszkody dla osób z ograniczoną zdolnością do poruszania się – w obszarze taboru, informacji przewozowej, infrastruktury przystankowej oraz odpowiedniego przygotowania personelu.

Jeśli chodzi o kwestie taboru, tylko w 3 z 10 skontrolowanych miast wszystkie kursy komunikacji miejskiej odbywały się pojazdami niskopodłogowymi, czy niskowejściowymi. W pozostałych siedmiu miastach takie autobusy obsługiwały od 50% do nieco ponad 90% kursów. Jeśli chodzi o tramwaje, wykorzystywane były jedynie w 2 spośród 10 miast – w Bydgoszczy i Szczecinie. W Bydgoszczy tramwaje niskopodłogowe obsługiwały jedynie 4% kursów, a w Szczecinie 36%. Bardzo ważne jest, że w badanym okresie tylko w dwóch kontrolowanych miastach wzrosła liczba kursów wykonywanych autobusami niskopodłogowymi, a w pozostałych przypadkach utrzymywała się na stałym poziomie.

Drugi obszar, który kontrolowaliśmy, dotyczył informacji przewozowej. Analizie podlegały głównie rozkłady jazdy, zewnętrzna i wewnętrzna informacja głosowa w stosunku do pojazdu oraz wewnętrzna informacja wizualna. W pięciu miastach stwierdziliśmy przypadki braku oznaczenia w rozkładach jazdy tych kursów, które były wykonywane przez pojazdy dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dlatego też istniały utrudnienia dla tych pasażerów w zaplanowaniu podróży, skoro nie wiedzieli, które kursy są w taki sposób obsługiwane. Jeśli chodzi o zewnętrzne i wewnętrzne systemy wizualne, tylko w Wałbrzychu wszystkie pojazdy komunikacji miejskiej były w takie systemy wyposażone. Informacje głosowe i wizualne informowały tam o trasie przejazdu i najbliższym przystanku. Brak systemu wewnętrznej informacji głosowej, która jest niezbędna dla osób niewidomych i słabo widzących stwierdzono w siedmiu skontrolowanych miastach. Jeśli chodzi o informację wizualną, która jest wykorzystywana przez osoby niesłyszące, niedosłyszące, nie było takiej informacji w pięciu miastach.

Trzeci obszar omówię skrótowo, ale materiał opatrzony jest zdjęciami, aby unaocznić państwu, o co chodzi. Zastrzeżenia izby dotyczyły braku albo niewłaściwego stosowania udogodnień dla osób niepełnosprawnych na przystankach komunikacyjnych. Przykładowo pasy żółtych płytek ryflowanych, które pełnią rolę ostrzegawczą dla osób niewidomych i słabowidzących kierowano w miejsca niebezpieczne. Na trzecim zdjęciu mogą państwo zobaczyć, że prowadzą one wprost na torowisko tramwajowe. Mieliśmy też przypadek – mogą państwo zobaczyć go w informacji – gdy płytki prowadziły wprost na drogę rowerową. Nie było to odgrodzone żadnymi barierkami. Były takie przypadki. Nie tylko w różnych miastach, ale też na terenie tego samego stosowano różny układ płytek ostrzegających, co zdecydowanie ograniczało ich ostrzegającą funkcję. Mówimy też o tym, że część rozkładów jazdy zawieszano za wysoko i osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich czy z niedoborem wzrostu nie mogły ich odczytać. Takie przypadki miały miejsce w czterech miastach. Na pierwszym zdjęciu mogą państwo zobaczyć jedyne możliwe dojście do przystanku, poprzez strome schody. Na kolejnym elementy przystanku, które są w znacznie mniejszej odległości, niż standardowe 1,5 m od jezdni. O trzecim zdjęciu już powiedziałam, a czwarte to droga dla osób niewidomych prowadząca donikąd.

Czwarty obszar to odpowiednie przygotowanie personelu. Ciągle jest tak, że dostępność publicznego transportu zbiorowego zarówno dla osób niepełnosprawnych, jak i dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się jest w znacznym stopniu uzależniona od wsparcia, właściwej postawy i pomocy osób bezpośrednio zajmujących się podróżnymi. Mówimy o kierowcach, motorniczych, kontrolerach, sprzedawcach biletów. W tym

zakresie NIK negatywnie oceniła fakt, że tylko 2 operatorów publicznego transportu zbiorowego przeprowadziło dla pracowników kompleksowe szkolenia, które mają przygotować ich do wsparcia osób niepełnosprawnych, mówiąc o barierach, z którymi te osoby się stykają i problemach w komunikacji osób niepełnosprawnych sensorycznie. Trzeba dodać, że obowiązek takich szkoleń wynika już z polskiego prawa, ale jak widać ciągle nie jest przestrzegany.

Proszę państwa, to wszystko w skrócie na temat tej kontroli. Na zakończenie chciałam powiedzieć, że na bazie jej wyników, a także postulatów sejmowej Komisji Infrastruktury obecnie przygotowujemy kolejną kontrolę, dotyczącą tego obszaru. Powinna ruszyć w połowie marca. Dotyczy dostępności przewozów kolejowych dla osób z niepełnosprawnościami i innymi ograniczeniami w poruszaniu się. Kontrolą będziemy chcieli objąć dworce kolejowe, nowo wyremontowane, zmodernizowane. Mamy nadzieję, że wyniki tej kontroli ukażą się jeszcze w tym roku.

Przewodnicząca poseł Beata Mazurek (PiS):

Dziękuję bardzo, pani dyrektor. Otwieram dyskusję. kto z pań i panów posłów chciałby zabrać głos? Nie ma chętnych. Czy ktoś z zaproszonych gości chce się wypowiedzieć? Pan poseł przewodniczący Piechota. Bardzo proszę.

Poseł Sławomir Piechota (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Rzeczywiście, ta wiedza niestety jest już trochę historyczna. Niezależnie od wszystkiego, dobrze że takie analizy są dokonywane i dobrze, aby mogli państwo w przyszłym lub tym roku zrobić zdjęcie zmian po tych trzech latach. Pewne podstawowe parametry, które kontrolujecie, jak liczba autobusów, tramwajów, szkolenia personelu, łatwo zbadać. Szkolenie personelu to być może najważniejszy, a wciąż niedoceniany element systemu usprawniania systemu. Gdy ludzie są przygotowani, problemy techniczne rozwiązuje się w sposób naturalny. Jeśli są nieprzygotowani, pojawia się wiele zaskakujących konfliktów. Doświadczałem tego przez wiele lat na polskich lotniskach, dopóki nie zaczęto ludzi przygotowywać do obsługi pasażera nietypowego. Dobrze, że eksponują państwo powiązanie wieku z niepełnosprawnością. Często trzeba przypominać, że ten problem dotyczy wszystkich, a nie tylko ułamkowej części społeczeństwa. Kiedyś wszyscy znajdziemy się w sytuacji, w której te ułatwienia będą dla nas bardzo potrzebne.

Druga kwestia – według mnie wśród rekomendacji powinno być wprowadzenie pewnych standardów, ze względu choćby na powszechność osób starszych, korzystających z transportu publicznego. Pewne standardy powinny być określone, aby uniknąć sytuacji, w której niektóre miasta, zwłaszcza mniejsze – można to zrozumieć pod względem ekonomicznym – kupują stare, zużyte autobusy, często bardzo nieprzyjazne osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Wprowadzamy pewne standardy ekologiczne. Nikt dziś nie kwestionuje, że z rury autobusu nie może wydobywać się chmura dymu. Wciąż niestety jeździmy za takimi autobusami, ale przynajmniej formalnie nie jest to akceptowane. Podobnie jest w przypadku standardów dostępności. Dobrze, aby zostały one spisane i aby było jednoznaczne jaki tramwaj jest dostępny, czy musi mieć niską podłogę na całej swojej powierzchni, czy wystarczy jeśli będzie to fragment. Samorządy często podkreślają, że tramwaj, który jest w 1/3 niskopodłogowy jest zdecydowanie tańszy od takiego, który jest niskopodłogowy na całej powierzchni. Wiadomo, że miasta chciałyby, aby tabor był możliwie nowy, bezawaryjny i spełniał wszystkie standardy. Trzeba pewne kwestie doprecyzować.

Dobrym przykładem w obszarze kontroli są dworce kolejowe. Po wypadku w metrze warszawskim, pomimo dużego sceptycyzmu i niechęci PKP, zaczęto upowszechniać standard oznakowania powierzchni peronów w sposób umożliwiający identyfikację miejsca osobom niedowidzącym i niewidomym. Chodzi o to, aby jednoznacznie określić odległość bezpieczną od brzegu peronu. Ta dobra praktyka szczęśliwie się rozniosła. Przy wszystkich remontach dworców, których realizuje się obecnie dość wiele, to dobre doświadczenie, skrupulatnie wypracowane przez warszawskie metro, w porozumieniu z organizacjami pozarządowymi osób niewidomych jest wykorzystane i stosowane. Powinniśmy, co podkreśla się w wielu krajach uznawanych przez nas wciąż za wzorcowe, wykorzystać

potencjał, który tkwi w organizacjach pozarządowych i dobrych praktykach, które te organizacje rekomendują. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Mazurek (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Pani poseł Tomaszewska, proszę bardzo.

Poseł Ewa Tomaszewska (PiS):

Dziękuję bardzo. Nie zauważyłam, jeśli chodzi o osoby poruszające się na wózkach lub z trudnościami w przemieszczaniu się, uwzględnienia sprawy wind dowożących na przystanki lub kładki do przejścia ponad jezdnią. Instalowane windy na ogół wymagają bardzo dużego wysiłku i trzymania przez cały czas przycisku. Dla osób, którym taki wysiłek sprawia ból, jest to bardzo trudne i taka winda praktycznie jest nie do wykorzystania, w szczególności przez osobę, która chce się poruszać samodzielnie. Każdy z nas przecież woli poruszać się samodzielnie.

Druga sprawa dotyczy osób niedowidzących. Pasy na schodach, które umożliwiają przemieszczanie się osobom, które mają trudności w dostrzeganiu różnicy poziomów pojawiają się bardzo często. Informacje są jednak często zapisane dużą czcionką, która wydawałaby się czytelna dla osoby niepełnosprawnej, ale krój czcionki jest taki, iż linia jest cienka. Ta linia nie jest czytelna. Mogą być duże czcionki, ale tekst pozostaje nieczytelny. Dlatego warto zwracać uwagę na to, o czym powiedzieli państwo z NIK na początku wystąpienia – konieczne jest konsultowanie rozwiązań ze środowiskami osób niepełnosprawnych, aby dać im szansę uczestniczenia w normalnym funkcjonowaniu w społeczeństwie. Pozwoli to zapewnić techniczne udogodnienia w sposób właściwy, aby barier było jak najmniej. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Mazurek (PiS):

Bardzo dziękuję. Głos ma pani przewodnicząca Okła-Drewnowicz.

Poseł Marzena Okła-Drewnowicz (PO):

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Ta kontrola odbywała się tylko w miastach na prawach powiatu. To duże miasta. Zdajemy sobie z tego sprawę, iż warunki komunikacji, transportu dla osób niepełnosprawnych będą tam lepsze, niż np. w miastach powiatowych. Pragnę zapytać, czy mają państwo informacje, inne wyniki kontroli, aby porównać to z sytuacją w miastach powiatowych? Może warto w przyszłości rozważyć kontrolę nie tylko w miastach na prawach powiatu, ale również w innych miastach powiatowych? Z założenia mogę powiedzieć, że nie jest dobrze. Trzeba zmobilizować samorządowców do podejmowania decyzji o modernizacji transportu miejskiego pod kątem dostosowania go do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Mazurek (PiS):

Dziękuję. Oddaję zaraz panu głos. Chciałam jedynie powiedzieć, że podzielam opinię pana posła Piechoty, iż to informacja nieco historyczna. Jest doskonałą okazją do zastanowienia się, jak funkcjonuje obecnie transport zbiorowy. Wszyscy mamy świadomość, że wiele już w tej kwestii zrobiono, ale wiele jest jeszcze przed nami. Nie rozumiem dlaczego w obiektach użyteczności publicznej, państwowych, nie ma specjalnych żółtych pasków dla osób słabowidzących. Są np. w Sejmie. Jestem na to bardzo uczulona i boli mnie, że tego nie ma. Trzeba się zastanowić w jaki sposób wyeliminować choćby ten problem. Taka taśma nie kosztuje przecież wiele, nie jest to kwota porównywalna z zakupem nowego taboru. Co możemy zrobić, aby zachęcić samorządy i inne instytucje, aby wprowadzić tak prozaiczne rozwiązania, ułatwiające życie wielu osobom, jak najszybciej? Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes NIK Mieczysław Łuczak:

Szanowni państwo, pani przewodnicząca, jeśli chodzi o windy, prowadziliśmy kontrolę w losowo wybranych miastach. W przypadku naszego badania takie urządzenia nie występowały, dlatego o nich nie piszemy. O niewidomych już powiedzieliśmy. Kontrola prowadzona była nie tylko w dużych aglomeracjach. Przemyśl, czy Legnica nie są wielkimi aglomeracjami, to praktycznie miasta powiatowe. Skala porównawcza jest, jaka jest.

Jak powiedziano na wstępie, co państwo potwierdzili, to materiał historyczny. Zdarzają się przypadki – mamy takie informacje, że największą bolączką jest szkolenie pracowników. Podjeżdża autobus i kierowca nie wysuwa rampy podestu, aby niepełnosprawny mógł wjechać. Publicznie w mediach opisywane są sytuacje, gdy pasażerowie reagowali, aby niepełnosprawny mógł wsiąść. Miałem okazję być świadkiem takiego zdarzenia w Warszawie. Wiele zależy od człowieka, który wykonuje tę pracę. Może być najlepszy podjazd, doskonały autobus niskopodłogowy, niedostosowany przystanek – wystarczy wysunąć rampę i sprawa jest załatwiona. Niektórzy jednak tego nie rozumieją.

Przeprowadzimy badanie – jak powiedziała pani dyrektor. Staram się nie nazywać tego kontrolą, bo po kontroli są wyciągane konsekwencje. Badamy stan faktyczny. Zbadany stan faktyczny przedstawiliśmy państwu. Sądzę, że na przełomie wakacji powinna być informacja o badaniu dworców kolejowych.

Jeśli nie ma innych pytań, dziękujemy za przyjęcie informacji.

Przewodnicząca poseł Beata Mazurek (PiS):

Bardzo dziękuję za wyjaśnienia. Więcej zgłoszeń nie słyszę. Szanowni państwo, wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia. Dziękuję wszystkim za udział w pracach Komisji. Zamykam obrady.